Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

12. Februar 2026*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – Richtlinie 2009/103/EG – Art. 12 Abs. 1 – Verpflichtung zur Deckung von aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierenden Personenschäden aller Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers durch eine Haftpflichtversicherung – Umfang – Verkehrsunfall, an dem nur ein Fahrzeug beteiligt ist – Schäden, die der Fahrer des Fahrzeugs aufgrund des Eingreifens eines Fahrzeuginsassen in die Steuerung dieses Fahrzeugs erlitten hat“

In der Rechtssache C-490/24

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Hoge Raad der Nederlanden (Oberster Gerichtshof der Niederlande) mit Entscheidung vom 5. Juli 2024, beim Gerichtshof eingegangen am 12. Juli 2024, in dem Verfahren

Stichting Koskea als Verwalterin von ED

gegen

Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, handelnd unter der Firma Reaal Schadeverzekering NV

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten I. Jarukaitis (Berichterstatter), des Kammerpräsidenten C. Lycourgos in Wahrnehmung der Aufgaben eines Richters der Vierten Kammer, der Richter M. Condinanzi und N. Jääskinen sowie der Richterin R. Frendo,

Generalanwalt: A. Biondi,

Kanzler: A. Lamote, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 12. Juni 2025,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, handelnd unter der Firma Reaal Schadeverzekering NV, vertreten durch D. M. de Knijff und S. van der Keur, Advocaten,

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

– der niederländischen Regierung, vertreten durch M. K. Bulterman und A. Hanje als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch G. Goddin, A. Manzaneque Valverde und P. Vanden Heede als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 25. September 2025

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. 2009, L 263, S. 11).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Stichting Koskea, einer Stiftung, die als Verwalterin für ED handelt, und der Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV (im Folgenden: Nationale Nederlanden), handelnd unter der Firma Reaal Schadeverzekering NV, über den Umfang der Deckung aus der obligatorischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 In den Erwägungsgründen 21 und 23 der Richtlinie 2009/103 heißt es:

„(21) Die Familienangehörigen des Versicherungsnehmers, Fahrers oder eines sonstigen Verursachers sollten, jedenfalls bei Personenschäden, einen mit dem anderer Geschädigter vergleichbaren Schutz erhalten.

…

(23) Die Einbeziehung aller Fahrzeuginsassen in den Versicherungsschutz ist ein wesentlicher Fortschritt des geltenden Rechts. Dieses Ziel würde in Frage gestellt, wenn nationale Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln in Versicherungspolicen die Fahrzeuginsassen vom Versicherungsschutz ausschließen, weil sie wussten oder hätten wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand. … Der Schutz dieser Fahrzeuginsassen durch die Haftpflichtversicherung des Fahrzeugs lässt ihre etwaige Haftung nach den anwendbaren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften sowie die Höhe eines etwaigen Schadenersatzes bei einem bestimmten Unfall unberührt.“

4 In Art. 1 Nr. 1 dieser Richtlinie wird der Begriff „Fahrzeug“ als „jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist, sowie die Anhänger, auch wenn sie nicht angekoppelt sind“, definiert.

5 Art. 3 („Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht“) der Richtlinie bestimmt:

„Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Artikels 5 alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

Die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung werden im Rahmen der in Absatz 1 genannten Maßnahmen bestimmt.

…

Die in Absatz 1 bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.“

6 Art. 5 der Richtlinie räumt den Mitgliedstaaten die Befugnis ein, von Art. 3 der Richtlinie bei bestimmten natürlichen und juristischen Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts abzuweichen.

7 Art. 12 („Spezifische Kategorien von Unfallopfern“) der Richtlinie 2009/103 sieht vor:

„(1) Unbeschadet des Artikels 13 Absatz 1 Unterabsatz 2 deckt die in Artikel 3 genannte Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers.

(2) Familienmitglieder des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen Person, die bei einem Unfall haftbar gemacht werden kann und durch die in Artikel 3 bezeichnete Versicherung geschützt ist, dürfen nicht aufgrund dieser familiären Beziehungen von der Personenschadenversicherung ausgeschlossen werden.

(3) Die in Artikel 3 genannte Versicherung deckt Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die nach einzelstaatlichem Zivilrecht einen Anspruch auf Schadenersatz aus einem Unfall haben, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist.

Der vorliegende Artikel lässt die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadenersatzes unberührt.“

8 In Art. 13 („Ausschlussklauseln“) der Richtlinie heißt es:

„(1) Jeder Mitgliedstaat trifft alle geeigneten Maßnahmen, damit für die Zwecke der Anwendung von Artikel 3 bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel in einer nach Artikel 3 ausgestellten Versicherungspolice als wirkungslos gilt, mit der die Nutzung oder das Führen von Fahrzeugen durch folgende Personen von der Versicherung ausgeschlossen werden:

a) hierzu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigte Personen;

b) Personen, die keinen Führerschein für das betreffende Fahrzeug besitzen;

c) Personen, die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs nicht nachgekommen sind.

Die in Unterabsatz 1 Buchstabe a genannte Vorschrift oder Klausel kann jedoch gegenüber den Personen geltend gemacht werden, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern der Versicherer nachweisen kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war.

…

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jede gesetzliche Bestimmung oder Vertragsklausel in einer Versicherungspolice, mit der ein Fahrzeuginsasse vom Versicherungsschutz ausgeschlossen wird, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand, bezüglich der Ansprüche eines solchen Fahrzeuginsassen als wirkungslos gilt."

9 Wie sich aus ihrem Art. 29 ergibt, wurden mit der Richtlinie 2009/103 die Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. 1972, L 103, S. 1), die Zweite Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. 1984, L 8, S. 17), die Dritte Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. 1990, L 129, S. 33), die Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) (ABl. 2000, L 181, S. 65), sowie die Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. 2005, L 149, S. 14) in der Fassung der in Anhang I Teil A der Richtlinie 2009/103 aufgeführten Richtlinien aufgehoben und ersetzt.

Niederländisches Recht

10 In Art. 4 Abs. 1 der Wet betreffende verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen (Gesetz über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) vom 30. Mai 1963 (Stb. 1963, Nr. 228) in seiner auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung (im Folgenden: Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetz) heißt es:

„Die Versicherung muss die Haftung für Schäden, die dem Fahrer des unfallverursachenden Fahrzeugs entstanden sind, nicht abdecken."

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

11 Ende 2016 erlitt ED einen Verkehrsunfall, als er einen Kleinbus fuhr, der einem Fußballverein gehörte und in dem ein ehemaliger Trainer dieses Vereins sowie zwei Teamkollegen saßen. Als der Kleinbus mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 km/h unterwegs war, zog der ehemalige Trainer, der hinten rechts saß, plötzlich die Handbremse des Fahrzeugs. Der Kleinbus geriet ins Schleudern und prallte gegen mehrere Pfeiler. ED sowie der Teamkollege, der auf dem

Beifahrersitz Platz genommen hatte, wurden aus dem Fahrzeug geschleudert. Der Teamkollege erlag seinen Verletzungen. ED wurde schwer verletzt und behielt dauerhaft sehr schwerwiegende Unfallschäden zurück. Der ehemalige Trainer und der weitere Teamkollege wurden leicht verletzt.

12 Der Fußballverein, dem der Kleinbus gehörte, hatte bei der Reaal Schadeverzekering, die später in der Nationale Nederlanden aufging, eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Der Verein hatte außerdem eine Insassen-Unfallversicherung bei der Nationale Nederlanden abgeschlossen (im Folgenden: Unfallversicherung).

13 Für seine eigenen Schäden aus diesem Unfall forderte ED, vertreten von der Stiftung Stichting Koskea, die nun sein Vermögen verwaltet und seine Interessen vertritt, von der Nationale Nederlanden eine Deckung aus der Unfallversicherung ein. Im Januar 2020 teilte der Anwalt der Nationale Nederlanden ihm mit, dass er nicht durch die Unfallsversicherung geschützt sei, da aus dem Polizeibericht zu den Umständen des Unfalls hervorgehe, dass er nach dem Genuss von Alkohol am Steuer des Kleinbusses Platz genommen hatte und unter Alkoholeinfluss stand. Es bestehe auch keine Deckung durch die vom Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetz vorgesehene obligatorische Haftpflichtversicherung, da diese vom Fahrer erlittene Schäden nicht abdecke.

14 Die Stichting Koskea, die im Namen und für Rechnung von ED handelte, erhob bei der Rechtbank Noord-Nederland (Bezirksgericht Nordniederlande, Niederlande) Klage auf Feststellung, dass die Nationale Nederlanden aufgrund des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes verpflichtet sei, den gegenwärtigen und zukünftigen Schaden des Betroffenen zu ersetzen. Zur Stützung der Klage trug die Stiftung u. a. vor, dass der in Art. 4 Abs. 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes vorgesehene Ausschluss der vom Fahrzeugführer erlittenen Schäden aus der obligatorischen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung im vorliegenden Fall nicht anwendbar sei, da ED, obgleich er zum Unfallzeitpunkt am Steuer des Fahrzeugs gesessen habe, nicht als Fahrer im Sinne dieser Bestimmung angesehen werden könne, weil sich der ehemalige Trainer durch das Ziehen der Handbremse wie ein Fahrer verhalten habe.

15 Mit Urteil vom 22. Oktober 2020 gab das Gericht der Klage statt. Es stellte in der Sache fest, dass ED ab dem Zeitpunkt, zu dem der ehemalige Trainer die Handbremse gezogen habe, nicht mehr in der Lage gewesen sei, das Fahrzeug tatsächlich zu führen, und folglich nicht mehr als dessen Fahrer im Sinne von Art. 4 Abs. 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes angesehen werden könne.

16 Die Nationale Nederlanden legte gegen dieses Urteil Berufung beim Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (Berufungsgericht Arnhem-Leeuwarden, Niederlande) ein. Mit Urteil vom 13. Dezember 2022 hob dieses Gericht das Urteil mit der Begründung auf, dass ED seine Fahrereigenschaft nicht dadurch verloren habe, dass der ehemalige Trainer die Handbremse gezogen habe. Es sei nach wie vor ED gewesen, der sich ans Steuer des Fahrzeugs gesetzt habe, er habe es in Gang gesetzt, die Geschwindigkeit bestimmt und die Fahrtrichtung gewählt. Er habe das Fahrzeug gesteuert, woran die Tatsache, dass der ehemalige Trainer plötzlich die Handbremse gezogen und somit ein Fahrmanöver ausgeführt habe, nichts ändere.

17 Die Stichting Koskea legte beim Hoge Raad der Nederlanden (Oberster Gerichtshof der Niederlande), dem vorlegenden Gericht, Kassationsbeschwerde ein. Darin macht sie geltend, ED hätte nicht mehr als Fahrer des Kleinbusses angesehen werden können, nachdem der ehemalige Trainer die Handbremse gezogen hätte, da ihm diese Handlung die Möglichkeit genommen habe, das Fahrzeug tatsächlich selbst zu lenken.

18 Das vorlegende Gericht führt aus, dass der niederländische Gesetzgeber mit Art. 4 Abs. 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 90/232, nunmehr Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103, in nationales Recht umgesetzt habe, wonach die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers decken müsse. Der Begriff „Fahrer“ sei allerdings weder in der zuletzt genannten Richtlinie noch in den durch sie ersetzten Richtlinien definiert.

19 In seiner einschlägigen Rechtsprechung habe der Gerichtshof stets die Bedeutung des Schutzes von Fahrzeuginsassen hervorgehoben, die Opfer eines Verkehrsunfalls geworden seien, wie auch das Ziel, sicherzustellen, dass die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung allen verkehrsunfallgeschädigten Fahrzeuginsassen einen Ersatz der erlittenen Schäden ermögliche. Aus dieser Rechtsprechung ergebe sich allerdings auch, dass Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 zwischen dem Fahrer und den anderen Fahrzeuginsassen unterscheide.

20 In Anbetracht dieser Gesichtspunkte wirft das vorlegende Gericht die Frage auf, ob Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass die darin genannte obligatorische Haftpflichtversicherung die Haftung für Schäden des ursprünglichen Fahrers des betreffenden Fahrzeugs decken muss, wenn ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung dieses Fahrzeugs eingegriffen und dieser Eingriff einen Unfall verursacht hat. Falls dies der Fall sei, möchte es wissen, ob das Unionsrecht bestimmte Anforderungen aufstellt, denen es bei der Feststellung Rechnung zu tragen habe, ob die Person, die zum Zeitpunkt des Unfalls am Steuer des Fahrzeugs gesessen habe, unter den Umständen des Ausgangsverfahrens ihre Eigenschaft als Fahrer verloren habe und sich folglich auf den sich aus der Richtlinie 2009/103 ergebenden Schutz berufen könne.

21 Unter diesen Umständen hat der Hoge Raad der Nederlanden (Oberster Gerichtshof der Niederlande) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen, dass die obligatorische Haftpflichtversicherung den Schaden des (ursprünglichen) Fahrers in einer Situation zu decken hat, in der ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung des Kraftfahrzeugs eingreift und sich durch diesen Eingriff ein Unfall ereignet?

2. Falls die erste Frage bejaht wird, ergeben sich dann aus dem Unionsrecht bestimmte Anforderungen, die das nationale Gericht bei der Beurteilung zu beachten hat, ob ein Fahrer im Sinne von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 die Fahrereigenschaft unter den Umständen des Falles verloren hat und für den Insassenschutz nach der allgemeinen Regel in Betracht kommt?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

22 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass Schäden, die der Fahrer des einzigen an einem Verkehrsunfall beteiligten Fahrzeugs erlitten hat, auch dann nicht durch die von dieser Richtlinie vorgesehene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gedeckt sein müssen, wenn ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung dieses Fahrzeugs eingegriffen hat und dieser Eingriff den Unfall verursacht hat.

23 Nach ständiger Rechtsprechung sind bei der Auslegung einer Vorschrift des Unionsrechts nicht nur ihr Wortlaut, sondern auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (vgl. Urteile vom 17. November 1983, Merck, 292/82, EU:C:1983:335, Rn. 12, und vom 30. Oktober 2025, Killybegs Fishing Enterprises u. a., C-546/24, EU:C:2025:844, Rn. 16).

24 Ebenfalls nach ständiger Rechtsprechung sind dabei die Bedeutung und Tragweite von Begriffen, die das Unionsrecht nicht definiert und für die nicht auf das Recht der Mitgliedstaaten verwiesen wird, entsprechend ihrem üblichen Sinn nach dem allgemeinen Sprachgebrauch und unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem sie verwendet werden, und der mit der Regelung, zu der sie gehören, verfolgten Ziele zu bestimmen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 18. Oktober 2011, Brüstle, C-34/10, EU:C:2011:669, Rn. 25 und 31 sowie die dort angeführte Rechtsprechung, und vom 5. September 2024, BIOR, C-344/23, EU:C:2024:696, Rn. 40).

25 Erstens ist zum Wortlaut von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 darauf hinzuweisen, dass die in deren Art. 3 genannte Versicherung – unbeschadet von Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie, der eine Ausnahme vorsieht, die für das Ausgangsverfahren nicht einschlägig ist – die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei „allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers“ deckt.

26 Gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie trifft jeder Mitgliedstaat – vorbehaltlich der Anwendung von Art. 5 der Richtlinie, der Ausnahmen von der Kfz-Versicherungspflicht vorsieht, die im Ausgangsverfahren ebenfalls nicht einschlägig sind – alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

27 In der Richtlinie 2009/103 wird, wie auch in den durch sie ersetzten Richtlinien, weder der Begriff „Fahrer“ noch der Begriff „Fahrzeuginsasse“ definiert und für die Begriffsbedeutung auch nicht auf das Recht der Mitgliedstaaten verwiesen. Zum Sinn dieser Begriffe nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch ist festzustellen, dass der Begriff „Fahrer“ eine Person bezeichnet, die etwas lenkt oder steuert. Bezogen auf ein Fahrzeug bezeichnet dieser Begriff die Person, die an seinen Lenk- oder Bedieninstrumenten sitzt und es steuert. Der Begriff „Fahrzeuginsasse“ bezeichnet dagegen eine Person, die in einem Fahrzeug befördert wird und es nicht steuert.

28 Anhand dessen kann aus dem Wortlaut von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 – „Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers“ – zunächst abgeleitet werden, dass in einem Fahrzeug außer dem Fahrer mehrere andere Fahrzeuginsassen vorhanden sein können, es aber grundsätzlich zu einem konkreten Zeitpunkt nur einen Fahrer geben kann. Weiterhin bezieht sich der Begriff „Fahrer“ vorbehaltlich von Sonderfällen wie u. a. der Praxis des begleiteten Fahrens zum Erwerb einer Fahrerlaubnis, die besonderen Regeln unterliegen können, üblicherweise auf die Person, die an den Bedien- oder Lenkinstrumenten des Fahrzeugs sitzt und es steuert, wohingegen der Begriff „Fahrzeuginsasse“ auf eine Person bezogen ist, die in dem betreffenden Fahrzeug auf einem anderen Platz sitzt und es nicht steuert. Schließlich ist in dieser Bestimmung nicht vorgesehen, dass die Haftung für Schäden, die dem „Fahrer“ des Fahrzeugs entstanden sind, von der in Art. 3 der Richtlinie genannten Versicherung gedeckt sein müssen.

29 Zweitens ist zum Zusammenhang, in den sich Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 einfügt, als Erstes darauf hinzuweisen, dass der Begriff „Fahrzeug“ in Art. 1 Nr. 1 der Richtlinie als jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist, sowie die Anhänger, auch wenn sie nicht angekoppelt sind, definiert wird.

30 Da ein Fahrzeug im Sinne der Richtlinie notwendigerweise maschinell angetrieben sein muss (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 12. Oktober 2023, KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, Rn. 37, 38 und 40), haben alle im Betrieb befindlichen Fahrzeuge mit Ausnahme selbstfahrender Fahrzeuge grundsätzlich einen Fahrer sowie einen Fahrersitz, und bei diesem Fahrer handelt es sich um die Person, die im Innern des Fahrzeugs dadurch, dass sie am Steuer des Fahrzeugs sitzt, dessen maschinellen Antrieb zum Zweck der Fortbewegung einsetzt oder einsetzen kann.

31 Als Zweites bestimmt Art. 3 Abs. 4 der Richtlinie 2009/103 zwar, dass die in dessen Abs. 1 bezeichnete Versicherung sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen hat. Aus einer Gesamtschau dieser Bestimmung mit Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie ergibt sich allerdings, dass es sich konkret um Personenschäden von „allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers“ handelt.

32 Als Drittes dürfen nach Art. 12 Abs. 2 der Richtlinie Familienmitglieder des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen Person, die bei einem Unfall haftbar gemacht werden kann und durch die in Art. 3 der Richtlinie bezeichnete Versicherung geschützt ist, nicht aufgrund dieser familiären Beziehungen von der Personenschadenversicherung ausgeschlossen werden. Die in Art. 3 der Richtlinie genannte Versicherung deckt zudem nach deren Art. 12 Abs. 3 Unterabs. 1 Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die nach einzelstaatlichem Zivilrecht einen Anspruch auf Schadensersatz aus einem Unfall haben, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist. In Art. 13 Abs. 3 der Richtlinie wird außerdem klargestellt, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit jede gesetzliche Bestimmung oder Vertragsklausel in einer Versicherungspolice, mit der ein Fahrzeuginsasse vom Versicherungsschutz ausgeschlossen wird, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand, bezüglich der Ansprüche eines solchen Fahrzeuginsassen als wirkungslos gilt.

33 In diesen Bestimmungen wird wie in Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 zwischen dem Fahrer des Fahrzeugs, den weiteren Personen, die darin Platz genommen haben können, und anderen Verkehrsteilnehmern unterschieden, die sich nicht in einem Fahrzeug befinden, aber in einen Verkehrsunfall mit einem Fahrzeug verwickelt sein können. Die Kategorien der Unfallopfer werden somit in der Sache in Abgrenzung zum Fahrer des in den Unfall verwickelten Fahrzeugs bestimmt.

34 Als Viertes ist darauf hinzuweisen, dass Art. 12 der Richtlinie nach seinem Abs. 3 Unterabs. 2 die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadensersatzes unberührt lässt. Folglich kann die Rolle, die der eine oder andere Passagier des Fahrzeugs beim Ablauf des Unfalls – wie im vorliegenden Fall der Fahrzeuginsasse, der die Handbremse gezogen hatte – und damit beim Eintritt der Schäden gespielt hat, nach der zivilrechtlichen Haftungsregelung, die in dem Mitgliedstaat gilt, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, bestimmen, welche Person zivilrechtlich für den Unfall haftet, und daher Auswirkungen auf den Umfang der Entschädigung haben. Diese zuletzt genannten Aspekte unterscheiden sich jedoch von dem persönlichen Umfang der Deckung durch die von der Richtlinie 2009/103 vorgesehene Pflichtversicherung.

35 Hierzu hat der Gerichtshof wiederholt entschieden, dass zwischen der Pflicht zur Deckung von Schäden, die Dritten durch Kraftfahrzeuge entstehen, durch die Haftpflichtversicherung auf der einen und dem Umfang ihrer Entschädigung im Rahmen der Haftpflicht des Versicherten auf der anderen Seite zu unterscheiden ist. Erstere ist nämlich durch die Unionsregelung festgelegt und

garantiert, Letzterer hingegen im Wesentlichen durch das nationale Recht geregelt (Urteile vom 17. März 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, EU:C:2011:158, Rn. 31, und vom 12. Oktober 2023, KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung).

36 Aus all diesen auf den Wortlaut und den Zusammenhang bezogenen Gesichtspunkten ergibt sich mithin, dass Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass der Eingriff eines Fahrzeuginsassen, der zu einem Unfall führt, nicht zur Folge haben darf, dass der Fahrer des Fahrzeugs seine Fahrereigenschaft verliert. Andernfalls würde die grundlegende Unterscheidung zwischen Fahrer und geschädigtem Dritten, die das mit dieser Richtlinie eingeführte Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungssystem auszeichnet, sowie die Unterscheidung zwischen der Pflicht zur Deckung aus dieser Versicherung und dem Umfang der Entschädigung aus zivilrechtlicher Haftung für den Unfall, der sich nach dem nationalen Recht bestimmt, beeinträchtigt.

37 Drittens ist festzustellen, dass diese Auslegung durch die mit der Richtlinie 2009/103 verfolgten Ziele bestätigt wird.

38 Zum einen zeigt die Entwicklung der Unionsregelung im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zwar, dass das Ziel des Schutzes der Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, vom Unionsgesetzgeber beständig verfolgt und verstärkt wurde (Urteile vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, Rn. 27 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie vom 30. April 2025, Nastolo, C-370/24, EU:C:2025:300, Rn. 39).

39 Dieses Ziel würde allerdings, wie der Generalanwalt im Wesentlichen in Nr. 40 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, beeinträchtigt, wenn die am Steuer des Fahrzeugs sitzende Person in Abhängigkeit von zufälligen tatsächlichen Umständen ihre Eigenschaft als Fahrer aufgrund des Eingreifens eines Fahrzeuginsassen in die Steuerung des Fahrzeugs verlieren könnte. Da, wie in den Rn. 28 und 30 des vorliegenden Urteils festgestellt, jedes Fahrzeug mit Ausnahme selbstfahrender Fahrzeuge grundsätzlich einen Fahrer hat, hätte der Verlust der Fahrereigenschaft der Person, die am Steuer des Fahrzeugs sitzt, nämlich zur Folge, dass dann dem gerade genannten Fahrzeuginsassen die Fahrereigenschaft zufiele und er folglich von dem Schutz ausgeschlossen wäre, den diese Richtlinie geschädigten Dritten, darunter den Fahrzeuginsassen, gewähren soll.

40 Überdies ist die Rechtsunsicherheit, die sich aus einer solchen Möglichkeit ergäbe, aus sich heraus mit diesem Ziel unvereinbar.

41 Zum anderen war die Entwicklung der Gesetzgebung, wie der Generalanwalt in Nr. 38 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, ebenfalls durch den seit Annahme der Richtlinie 90/232 konstanten und ausdrücklichen Ausschluss der Schäden des Fahrers von der Deckung durch die unionsrechtlich vorgesehene obligatorische Haftpflichtversicherung gekennzeichnet. Die von dieser Regelung einzig zugelassene Unterscheidung war stets diejenige zwischen dem Fahrer auf der einen und dem Fahrzeuginsassen oder anderen geschädigten Dritten auf der anderen Seite (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 1. Dezember 2011, Churchill Insurance Company Limited und Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, Rn. 27 bis 31 und die dort angeführte Rechtsprechung).

42 Außerdem lässt sich dieser Entwicklung der Gesetzgebung kein Anhaltspunkt für eine Absicht des Unionsgesetzgebers entnehmen, die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung über die Deckung von Dritten entstandenen Schäden hinaus zu harmonisieren. Eine solche Absicht lässt sich auch der Richtlinie 2009/103 nicht entnehmen. Deren 21. Erwägungsgrund führt zudem aus, dass die Familienangehörigen des Versicherungsnehmers, Fahrers oder eines sonstigen Verursachers, jedenfalls bei Personenschäden, einen mit dem „anderer Geschädigter" vergleichbaren Schutz erhalten sollten. Der 23. Erwägungsgrund bezieht sich in gleicher Weise auf die Einbeziehung „aller Fahrzeuginsassen" in den Versicherungsschutz, stellt dabei aber im Kern klar, dass die grundsätzliche Wirkungslosigkeit nationaler Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln, die „Ansprüche von … geschädigten Dritten" unter bestimmten Umständen von der Deckung der obligatorischen Haftpflichtversicherung ausschließt, insbesondere eine etwaige Haftung der betreffenden Fahrzeuginsassen nach den anwendbaren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften bei einem bestimmten Unfall unberührt lässt.

43 Die Frage einer etwaigen Verpflichtung, die Schäden, die der Fahrer des einzigen an einem Verkehrsunfall beteiligten Fahrzeugs erlitten hat, durch eine Versicherung zu decken, unterliegt beim derzeitigen Stand des Unionsrechts folglich weiterhin den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten.

44 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass Schäden, die der Fahrer des einzigen an einem Verkehrsunfall beteiligten Fahrzeugs erlitten hat, auch dann nicht durch die von dieser Richtlinie vorgesehene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gedeckt sein müssen, wenn ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung dieses Fahrzeugs eingegriffen hat und dieser Eingriff den Unfall verursacht hat.

Zur zweiten Frage

45 In Anbetracht der Antwort auf die erste Vorlagefrage erübrigt sich eine Beantwortung der zweiten Frage.

Kosten

46 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Vierte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht

ist dahin auszulegen, dass

Schäden, die der Fahrer des einzigen an einem Verkehrsunfall beteiligten Fahrzeugs erlitten hat, auch dann nicht durch die von dieser Richtlinie vorgesehene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gedeckt sein müssen, wenn ein Fahrzeuginsasse in

die Steuerung dieses Fahrzeugs eingegriffen hat und dieser Eingriff den Unfall verursacht hat.

Unterschriften